Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

30 175 Luchtkwaliteit

Nr. 241

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juli 2016

Door middel van deze brief wil ik u mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu informeren over de volgende onderwerpen:
– Uitvoering van de motie Hoogland over het inzetten op aanpassing in Europees verband van de APK-eisen aan het wagenpark van de toekomst.
– Voortgang van de uitvoering van de motie Hoogland/Van Tongeren[2] over het zo spoedig mogelijk verbieden van het verwijderen van roetfilters of andere milieusystemen en invoeren van een effectieve test in de APK voor de uitstoot van schadelijke stoffen.

Motie Hoogland over APK van de toekomst

Het is van belang dat het huidige en toekomstige voertuigenpark voldoen aan alle eisen op het gebied van verkeersveiligheid en milieu. Een belangrijke stap hiervoor wordt gezet met de implementatie van de nieuwe APK-richtlijn[3] per 20 mei 2018. In deze richtlijn worden onder andere de keuringseisen, de methoden van keuren en de beoordeling van eventuele gebreken naar de meest actuele inzichten voorgeschreven. De implementatie van de richtlijn is in volle gang. Na de zomer zal het voorstel tot wijziging van het Besluit voertuigen ter implementatie van de APK-richtlijn in de voorhang aan uw Kamer worden aangeboden.

De Europese Commissie heeft in deze richtlijn de bevoegdheid gekregen door middel van gedelegeerde handelingen de keuringseisen en -methoden te actualiseren. Hierdoor kan de regelgeving snel en adequaat worden aangepast als ontwikkelingen daar aanleiding toe geven. In het

Kamerstuk 34 300 XII, nr. 32
[2] Kamerstuk 34 300 XII, nr. 29
[3] Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PbEU 2014, L 127)

kst-30175-241
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

Europese APK-comité vinden momenteel besprekingen plaats over de noodzakelijke gegevens die fabrikanten moeten verstrekken om de APK goed uit te kunnen voeren. Dit zal worden vastgelegd in een uitvoeringsverordening. Zo zal worden gewaarborgd dat de APK uitvoerbaar blijft bij de toenemende rol van software bij voertuigen.
Nederland heeft steeds een proactieve rol genomen in het delen van kennis en ervaring tussen de EU-lidstaten over alle aspecten van de APK, waaronder ook de nieuwe keuringseisen en -methoden. De RDW is zeer actief in diverse werkgroepen van de International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA)[4]. Door deze actieve opstelling houdt de RDW haar kennis op peil en kan zij meedenken over de vormgeving van de APK van het toekomstige wagenpark. Hetzelfde geldt voor de ervaring die de RDW opdoet met zelfrijdende auto's. Op deze manier wordt kennis ontwikkeld, die later kan worden gebruikt. Tijdens het debat in de Kamer is dan ook aangegeven dat deze motie als ondersteuning van beleid kan worden beschouwd.

Motie Hoogland/Van Tongeren

Verbod verwijderen roetfilters

Met ingang van 1 januari 2015 is het verbod op het verwijderen van roetfilters komen te vervallen. Het verbod bleek niet te handhaven, waardoor het in materiële zin haar uitwerking miste. In de NSL monitoring brief van 10 december 2015[5] is aangekondigd dat er een nieuw verbod komt op basis waarvan daadwerkelijk kan worden opgetreden. De afgelopen maanden heb ik hiervoor een aanpak uitgewerkt. In het navolgende ga ik op hoofdlijnen op deze aanpak in.

De aanpak om het verwijderen van roetfilters te verbieden wordt gebaseerd op het principe dat aanpassingen aan een emissiebeheersingssysteem waarbij de fijnstofuitstoot wijzigt, als een wijziging van de constructie wordt gezien (zoals bedoeld in Hoofdstuk 6 van de Regeling voertuigen). Na wijziging van de constructie dient een voertuig te voldoen aan de eisen voor toelating tot het verkeer op de weg. Niet eerder dan nadat een wijziging van de constructie door de RDW is goedgekeurd, mag met het voertuig gebruik van de openbare weg worden gemaakt. Het verwijderen van andere milieusystemen dan roetfilters kan worden meegenomen door ook wijzigingen aan andere emissiebeheersingssystemen als een wijziging van de constructie aan te merken. In de als bijlage bijgevoegde uitvoeringstoets onderschrijft de RDW deze bredere aanpak.

De komende maanden ga ik aan de slag om de regelgeving voor het tegengaan van het verwijderen van roetfilters op te stellen. Daarbij zullen de door de RDW in de uitvoeringstoets genoemde aandachtspunten worden meegenomen. Ik streef ernaar dat de daarvoor noodzakelijke aanpassing van de Regeling voertuigen vóór 1 januari 2017 wordt gepubliceerd en dat het nieuwe «verbod» voor het verwijderen van roetfilters op 1 juli 2017 ingaat.

Roetfiltertest in de APK

Specifiek onderdeel van de nieuwe roetfilteraanpak betreft de handhaving ervan. Zoals gemeld in de brief van 6 juli 2015 aan uw Kamer over

---

[4] CITA is de internationale vereniging van publieke en private organisaties die zich bezig houden met de APK en bestaat uit circa 110 leden afkomstig uit 50 landen. CITA heeft tot doel het uitwisselen van informatie over de APK, het ontwikkelen van een pragmatische aanpak voor de uitvoering van de APK en het ontwikkelen van internationale normen voor de APK.
[5] Kamerstuk 30 175, nr. 224

luchtkwaliteit[6] is op basis van een indicatieve steekproef gebleken dat circa 5 tot 7% van de roetfilters verwijderd of defect is. Dat heeft impact op de volksgezondheid. Controle in de APK acht ik de beste manier om het gesignaleerde probleem aan te pakken. De minimale eisen van de nieuwe APK-richtlijn bieden echter niet de mogelijkheid om defecte en verwijderde roetfilters op te kunnen sporen. Hiervoor is invoering van een meer nauwkeurige roetuitstoottest in de APK nodig.

Zoals aangekondigd in de brief van 6 juli 2015, heeft TNO in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu onderzoek gedaan naar meettechnische mogelijkheden voor een APK-roetfiltertest. Afgelopen voorjaar is dit onderzoek afgerond. Hierbij doe ik u het onderzoeksrapport en een Nederlandstalig publieksrapport over roetfilters toekomen[7]. Resultaat van het onderzoek is dat er goede mogelijkheden zijn voor invoering van een roetfiltertest in de APK. De deeltjesteller levert de beste resultaten. Dit type meter heeft een zeer goed onderscheidend vermogen. De huidige prijs van deeltjestellers is echter wel hoger dan die van roetmeters. Doorontwikkeling als meetmiddel voor de APK en grotere productieaantallen zijn noodzakelijk voor een kostendaling. In de bijlage bij deze brief vindt u verdere conclusies van het TNO-onderzoek.

Voor het maken van een definitieve keuze heb ik de RDW opdracht gegeven om de verschillende opties voor invoering van een meer nauwkeurige roettest in de APK naast elkaar te zetten. In deze verkenning, die in nauw overleg tussen de RDW, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en TNO wordt uitgevoerd wordt onder andere gekeken naar de effectiviteit, de kosten en termijn waarop een verbeterde roetuitstoottest in de APK kan worden ingevoerd. Daarnaast zal met fabrikanten worden overlegd over doorontwikkeling van nieuwe meetinstrumenten en komt er een praktijkproef bij garagebedrijven. Ik streef ernaar nog dit jaar richting uw Kamer aan te geven op welke wijze en wanneer in de APK een verbeterde roetuitstoottest kan worden ingevoerd.

MRB-toeslag voor dieselauto's zonder affabriek roetfilters

In de uitvoeringstoets van de RDW wordt ook ingegaan op de door de RDW te treffen voorbereidingen voor de MRB-toeslag voor dieselauto's zonder affabriek roetfilter. De extra toeslag in de MRB gaat gelden voor dieselpersonenvoertuigen en dieselbestelvoertuigen met een fijnstofuitstoot van meer dan 5 mg/km, zij het dat de toeslag in de MRB bij dieselbestelvoertuigen wordt beperkt tot voertuigen van 12 jaar en ouder. De komende maanden zal hier in overleg met de Belastingdienst verder naar worden gekeken. Zoals eerder toegezegd[8] zal medio 2017 worden bezien of er al voldoende vooruitgang is geboekt ten aanzien van het aanvullen van de fijnstofuitstootgegevens.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma

[6] Kamerstuk 30 175, nr. 220
[7] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl
[8] Kamerstuk 32 800, nr. 42

Bijlage:

Samenvatting conclusies TNO onderzoek

De meetnauwkeurigheid van de huidige APK-roetmeters schiet te kort om de werking van roetfilters te kunnen controleren. In eerder onderzoek[9] werd gevonden dat dit met een verbeterde versie van de huidige roetmeters wellicht wel mogelijk is. Na gedetailleerd onderzoek concludeert TNO nu dat de meetmethode op basis van lichtondoorlaatbaarheid (opaciteit) minder geschikt is om in de APK vast te stellen of een roetfilter is verwijderd. Met name bij moderne diesels meet men met deze apparatuur onderin het meetbereik. Daarnaast speelt dat bij deze meetmethode de dynamische respons op een bepaalde roetuitstoot bij vrije acceleratie onvoldoende is gedefinieerd, onder meer door filtering van de data. De prijs van opaciteitsmeters is echter wel lager dan de huidige prijs van deeltjestellers.

Naast roetmeters op basis van opaciteit heeft TNO ook een deeltjesteller onderzocht. Deeltjestellers worden gebruikt voor het meten van de luchtkwaliteit. Ten aanzien van de onderzochte deeltjesteller concludeert TNO dat dit instrument de beste resultaten levert. Dit type meter heeft een significant beter onderscheidend vermogen dan de verbeterde rookmeter. Bovendien kan een meting met een deeltjesteller bij stationair toerental worden uitgevoerd. De monsternameslang van de deeltjesteller wordt gedurende korte tijd in de uitlaat van de auto gehouden. De methode is hierdoor zeer snel. Doordat de meting van het aantal deeltjes niet bij vrije acceleratie van de motor hoeft te worden uitgevoerd, is deze methode minder belastend voor de auto en de keurmeester.

Het is mogelijk om met deeltjestellers op een eenvoudige en nauwkeurige wijze tijdens de APK vast te stellen of een roetfilter nog goed functioneert. Dit biedt perspectief om op termijn een roetfiltertest in de APK in te voeren. Deeltjestellers moeten echter nog wel worden doorontwikkeld om voor de APK te kunnen worden gebruikt. TNO adviseert het ministerie om de beide meetmethodes en de mogelijkheden voor doorontwikkeling en prijs in nauwe samenwerking met onder meer de RDW en leveranciers van de meetapparatuur verder te onderzoeken. Daarbij is het van belang te zorgen voor goede kalibratiemethoden om de apparatuur bij de garagebedrijven te kunnen ijken.

[9] TNO-rapport 2013 R10160 v3